LA VALIGIA DELLE INDIE

LETTERA DI **Carlo Arrivabene**

Deputato al Parlamento Nazionale

AL COMM. **Antonio Giovanola**

Ministro dei lavori pubblici del Regno d'Italia.

Carissimo Commendatore,

La importantissima questione del progettato passaggio della valigia d'Oriente per l'Italia non essendo stata, nella discussione del bilancio dei lavori pubblici, che di sfuggita trattata, ho stimato non del tutto inutile di ordinare ed esporre nella presente lettera tutti quegli elementi che in questi ultimi mesi, studiando con diligenza siffatta questione, ho saputo raccogliere.

Il mio onorevole e dotto collega Valerio, relatore del bilancio dei lavori pubblici, ed il generale Bixio nelle cose commerciali e marittime pur versatissimo, più volte toccarono di quella questione nel corso della discussione, ma il tempo e forse gli elementi mancaron loro per più lungamente svolgerla. Questo, come dissi, intendo far io e tanto più volentieri il faccio, avvegnachè consideri la questione di grandissimo interesse pel nostro paese, e perchè mi si scrive da Londra che il vostro onorevole ed indefesso antecessore, commendatore De Vincenzi, avendo inviato in Inghilterra un impiegato superiore delle Poste per istudiare ed all'uopo preparare, d'accordo col governo inglese, lo scioglimento di siffatta questione, non vi fosse, com'era suo desiderio, riuscito.

Gli elementi da me raccolti, elementi che, se non vado errato, mostrano chiaramente l'importanza di questa questione, ho desunti in parte dalle fonti ufficiali, in parte mi vennero forniti da un amico mio, sir Cusak P. Roney, che in Inghilterra ha fama ben meritata di autorità in siffatta materia.

Mi propongo pertanto di svolgere il più brevemente possibile questi elementi e raccoglierli in un tutto onde l'interesse che ha l'Italia in questa quistione abbia ad apparire in tutta la sua incidezza.

Incomincerò pertanto col riassumere la storia delle comunicazioni postali tra l'Inghilterra e l'Oriente, comunicazioni le quali tenute in pochissimo conto nel 1830, hanno oggi non solamente assunte proporzioni gigantesche, ma hanno del paro acquistata un'immensa importanza commerciale, politica e sociale.

Prima del 1830 le comunicazioni postali dell'Inghilterra coll'Oriente si effettuavano solamente per la via del Capo di Buona Speranza. A quell'epoca le lettere non impiegavano mai meno di 90 a 120 giorni per giungere dall'Inghilterra a Calcutta, e da 20 a 30 giorni di più per arrivare in China.

Nel 1830 l'allora esistente Compagnia delle Indie fu la prima a stabilire un battello a vapore all'Istmo di Suez; ma solo nel 1834 un servizio postale mensile regolare venne organizzato fra Suez e Bombay.

Nel 1835 furono organizzate comunicazioni periodiche a mezzo di battelli a vapore fra l'Inghilterra e Alessandria d'Egitto; ma quel servizio non era perfetto, mal rispondendo esso ai bisogni postali della nazione. Mano mano però venne ammigliorato.

Nel 1839 il Governo inglese riusciva a stipulare una convenzione con quello di Francia per il trasporto della valigia delle Indie *via* Marsiglia. Ma siccome in quel tempo non era compiuta la via ferrata del Mediterraneo si dovevano impiegare 108 ore per il trasporto della valigia d'Oriente da Calais a Marsiglia.

Non sarà inutile or qui rimarcare che nel 1845 il luogotenente della marina inglese signor Waghom, — uomo che al miglioramento del sistema postale fra l'Inghilterra e l'Oriente per la via dell'Istmo di Suez aveva rivolta tutta la sua intelligente attività — tentava indefesso ogni via onde fare di Trieste il porto d'imbarco della valigia delle Indie.

I suoi sforzi non venivano però coronati di successo; e da quell'epoca l'attenzione della Granbrettagna fu tutta rivolta e limitata alla *via* di Marsiglia per le lettere, ed a quella di Southampton per la spedizione della parte più pesante della valigia delle Indie.

Ma ritornando al 1840 il Governo inglese stipulava in quell'anno un contratto colla Compagnia dei battelli a vapore Orientale Peninsulare per assicurare il servizio di una volta al mese da Southampton ad Alessandria, e da Suez a Calcutta e China, e venivano parimente organizzati due altri servizi per Marsiglia ed Alessandria, l'uno *via* Suez, per Calcutta e per la China, l'altro fra Suez e Bombay, i quali servizi erano compiti dai vapori postali della Compagnia delle Indie.

Nel 1849 il servizio fra Southampton e Alessandria da mensile che era, divenne bimensile.

Ma nel 1854 i battelli a vapore postali della Compagnia delle Indie cessavano i loro viaggi e tutto il servizio postale delle Indie era da quel momento affidato alla Compagnia Peninsulare Orientale.

Venne il 1858, ed in quell'anno il servizio postale coll'Australia, *via* Suez, veniva pure regolarmente iniziato. Questo servizio è tuttora mensile, ma dalle notizie recentemente giunte dall'Australia si può fin d'ora affermare che non andrà molto ch'esso diverrà bimensile.

Per non interrompere il filo che mi sono proposto seguire in questa lettera, parlerò in appresso dell'immensa importanza del traffico di questa valigia.

Accresciuta nel 1857, direi quasi a dismisura, la corrispondenza fra la Gran Bretagna e l'Oriente, fu necessario portare i servizi postali a quattro per mese tanto per la *via* di Marsiglia, che per quella di Southampton.

Il totale servizio per via di mare della valigia della Gran Bretagna colle Indie, China, Giappone e Australia è ora intieramente fatto dalla compagnia Peninsulare e Orientale. Questa Compagnia è la più grande del mondo; essa dispone di una flotta di 53 battelli a vapore i quali rappresentano un totale di 86,411 tonnellate, ed una forza di 19,230 cavalli. Il più largo de' suoi vapori è di 2,800 tonnellate, ne ha un altro di 2,600. Cinque variano fra le 2,000 e 2,500 e 18 fra le 1,500 e le 2,000 ciascheduno.

La loro rotta si estende da Southampton e da Marsiglia ad Alessandria; da Suez a Bombay; da Suez alla Punta di Galle e Calcutta; da Bombay a Calcutta, dalla Punta di Galle a Singapore, Hong-Kong, Shanghai e Jokohama (Giappone), e dalla Punta di Galle a Melbourne e Sidney.

Nel 1866 i battelli postali di questa Compagnia percossero 1,194,952 miglia di mare, vale a dire 2,290,320 chilometri.

Per il successivo aprirsi della via ferrata da Calais a Marsiglia, la cui lunghezza è di 1,190 chilometri, il tempo che la valigia delle Indie impiegava a transitare la Francia fu ridotto da 100 a 28 ore.

Vi ho già detto che per il contratto stipulato col governo inglese la Compagnia dei battelli a vapore Peninsulare-Orientale percorre annualmente co' suoi legni un *totale* di 2,290,320 chilometri. Al dì d'oggi il servizio che fa la valigia d'Oriente è il seguente:

Via Marsiglia.

ROTTA	Chilometri	Numero dei viaggi	TOTALE
Da Londra a Dower	150	96	14,400
Da Calais a Marsiglia	1190	96	114,040
Alessandria e Suez	400	96	38,400
			166,840
Via Southampton.			
Londra e Southampton	135	96	12,960
Alessandria e Suez	400	96	38,400
			218,200

Occorre qui osservare che le valigie le quali da Southampton recano ad Alessandria a mezzo della Compagnia Peninsolare Orientale pacchi grossi, balle, ecc., attraversano l'istmo di Suez con treni speciali diversi da quelli che trasportano le lettere e gli involti di peso minore, i quali attraversano la Francia e salpano da Marsiglia. Ne conseguita quindi che la valigia dell'Oriente la quale batte la via di Marsiglia fa 96 viaggi all'anno attraverso l'istmo, ed altrettanti ne fa quella che parte da Southampton, il perchè l'annua lunghezza totale di questo gran servizio postale è per

Acqua	Chil. 2,290,320
Terra	» 218,200
Totale chilometri	2,508,500

Il peso e le dimensioni della valigia orientale sono a dismisura cresciute negli ultimi anni.

Causa precipua di questo grande accrescimento l'immensa espansione del commercio inglese nell'Oceano delle Indie, nel Chinese e in quello d'Australia, l'aumento delle forze armate dell'Inghilterra nelle Indie le quali contano maggior numero di Europei di quello non contavan nel 1857 prima della rivolta dei Cypai, e finalmente la poderosa flotta che ora mantiene nei mari dell'India e della China.

Vediamo ora di quale importanza sia il commercio inglese in que' paraggi. Nel 1865 gl'interessi del commercio inglese nei mari d'Oriente furono rappresentati, calcolati in lire sterline, dalle cifre seguenti:

PAESI	Importazione	Esportazione	Tonnellate delle navi: Entrate nei porti	Tonnellate delle navi: Uscite dai porti
India Britannica	37,345,372	18,254,570	664,391	671,856
Singapore	2,169,056	1,442,450	77,835	50,292
Ceylan	3,707,615	685,308	52,197	50,400
Isole Maurizio	1,246,299	596,848	41,024	30,805
China	10,673,690	3,906,301	91,606	80,375
Hong Kong	773,068	1,561,851	14,608	42,840
Egitto	21,772,068	5,985,067	361,419	488,268
Possedimenti Olandesi	226	928,642	—	29,349
Isole Filippine	1,253,904	945,624	23,307	18,655
Giappone	614,743	1,520,895	9,361	19,602
Australia	10,283,113	13,352,357	156,649	387,239
Totale lire sterline	68,117,356	42,097,846	1,492,102	1,869,090

Ridotti in lire italiane abbiamo quindi:

Importazione	L. 1,702,933,900
Esportazione	» 1,052,446,000

Il commercio d'importazione della Gran Bretagna essendo nel 1865 asceso ad una somma di 271,131,967 sterline, ne viene di conseguenza che il valore del commercio d'importazione dei paesi sopra enumerati costituì quasi un quarto del totale valore del commercio del Regno Unito. Gli oggetti di esportazione inglesi, i quali consistevano in materiali ed articoli manufatti nella Gran Bretagna, furono nel 1865 di un valore di 165,862,402 sterline, dei quali circa il quarto fu esportato sui mercati d'Oriente. Il totale delle tonnellate rappresentate dai vascelli che in quell'anno salparono dai porti dell'Inghilterra giunse alla cifra di 14,576,206. La somma delle tonnellate delle navi che approdarono ai paraggi sopra indicati fu quindi di un decimo delle totali tonnellate de' vascelli che salparono dai porti della Gran Bretagna.

A prova dell'immenso progredire del commercio inglese in Oriente si può senza tema di esagerazione asserire che esso è tre volte più grande di quello nol fosse cinque anni addietro, e venti volte di quello che era mezzo secolo fa.

Dimostrata così l'importanza grande di questi commerci, ritorniamo alla valigia d'Oriente.

Gli oggetti trasportati da questa valigia, *via* Marsiglia vengono incassati in coffani di lamine di ferro. Questi coffani pesano circa 13 libbre inglesi ciascuno, e gli oggetti in ciascuno contenuti sono generalmente del peso di 37 libbre. Una di queste cassette contiene circa 220 giornali, il rispettivo peso di ciascuno dei quali è di 3 oncie ed 1/4 (inglesi). Se una cassetta è riempita di lettere, essa ne contiene circa 1,800. Il peso medio di ciascuna lettera è poco più di 1/4 d'oncia inglese, circa 7 grammi 1/2.

Gli oggetti trasportati dalla valigia che salpa da Southampton (oggetti di maggior peso e dimensione) sono incassati in iscatole di legno di dimensione più larga di quelle di ferro trasportate per la *via* di Marsiglia. Siccome la tassa postale per la *via* di Marsiglia è quasi doppia di quella per la *via* di Southampton, e siccome i dispacci ufficiali scambiati fra il Ministero delle colonie in Londra e le tre Presidenze indiane, come pure la corrispondenza officiale coll'armata e colla marina prendono la *via* di Southampton, il numero delle lettere e dispacci incassati in una di quelle cassette di legno è circa il medesimo di quello incassato nelle scatole di ferro che si trasmettano per la *via* di Marsiglia, ad onta della diversa loro dimensione. Il numero dei giornali inviati per la *via* di Southampton è circa di un terzo maggiore di quello inviato per la *via* di Marsiglia.

Nel 1850, vale a dire quando non eranvi che due partenze postali al mese dall'Inghilterra per l'Oriente *via* Marsiglia, e una, *via* Southampton, la media del numero dalle cassette era di 57 per la via di Marsiglia, di 152 per quella di Southampton.

Come vi ho già detto nel 1858 alle valigie che dall'Inghilterra erano destinate all'Australia, tanto a quelle che partono da Southampton come alle altre che corrono la *via* di Marsiglia, s'incominciò a far percorrere in parte la via di terra. Questo servizio postale è fatto una volta il mese, e la valigia d'Australia forma una parte di quella che salpa da Southampton il 20, e da Marsiglia il 21 d'ogni mese.

Le date della partenza delle altre valigie sono: *via* Southampton il 4, 12 e 27 — *via* Marsiglia il 3, 10 e 17 di ogni mese.

Ho precedentemente notato il numero delle casse spedite mensilmente nel 1850.

Nel 1861 la media del numero delle cassette inviate per la via di Marsiglia nei tre giorni di partenza per ciascun mese — quando però non parte la valigia dell'Australia — furono per ciascuno di questi giorni a 89, ma ascesero al numero di 232 nel 26 di ciascun mese; giorno questo nel quale si spedisce pure la valigia di Australia.

Il peso della valigia che dall'Oriente è spedita in Inghilterra non è mai così grande quanto quello della valigia che dalla Gran Bretagna parte per l'Oriente. Questa differenza deriva da ciò che per ogni 50 giornali mandati dall'Inghilterra in Oriente non ne arriva dall'Oriente in Inghilterra più di uno, ed il peso di esso è poco più della metà di uno di quelli. Per tale motivo il numero delle cassette recate dalla valigia d'Oriente in Inghilterra in ciascun mese del 1861 fu di 22 quando non v'andava unita la corrispondenza dell'Australia, di 53 quando le due valigie giungevano collo stesso vapore.

Mi duole di non avere sott'occhio i rapporti officiali dei trasporti fatti nel 1861 dalla valigia d'Oriente, *via* Southampton, ma un'appendice al rapporto del Comitato della Camera dei Comuni sulle comunicazioni postali e telegrafiche del Regno Unito coll'Oriente, pubblicato nello scorso anno mi pone in condizione di accuratamente stabilire i trasporti avvenuti nel 1864 e 1865.

Il numero totale delle casse trasportate per la *via* di Southamptom nel 1850 fu di 1824; il che dà una media per ciascun viaggio di 152 casse, o per dirla più esattamente di 152 il mese, avvegnachè a quell'epoca non v'era che una partenza al mese per la *via* di Southampton.

Nel corso del 1864 il numero totale di casse spedite fu di 16,559, vale a dire una media di 345 per viaggio. Il peso di queste 16,559 casse fu di 690 tonnellate, una media quindi di 14 tonnellate 1/2 per viaggio. Se si calcolano queste valigie a norma delle regole stanziate pel ricevimento delle merci a bordo di una nave, vale a dire se le calcoliamo a *misura* esse rappresentarono non meno di 1540 tonnellate, o in media 32 tonnellate per viaggio.

La più gran valigia trasportata da Southampton nel 1864 fu quella che salpava il 20 aprile giacchè essa consisteva di 1117 casse le quali pesavano 46 tonnellate, e ne misuravano 99.

Nel 1865 il numero totale delle casse spedite fu di 17,839, vale a dire 1280 di più dell'anno precedente.

La media per ogni viaggio fu quindi di 372, e il peso totale di quelle 17,839 casse fu di 747 tonnellate, in media poco più di 15 tonnellate 1/2 per viaggio. Calcolando a misura furono di 1660 tonnellate, il che da una media per ciascun viaggio di 35 tonnellate.

Un carico ancor maggiore partì da Southampton, colla valigia che salpò il 20 di novembre 1865 giacchè la nave aveva a bordo 1207 casse del peso di 49 tonnellate e 3/4 e, per misura, di 106 tonnellate 1/2.

Naturalmente la valigia che salpa il 20 di ogni mese è invariabilmente quella che pesa di più, avvegnachè essa comprende la valigia per l'Australia la quale trasporta un numero di casse almeno sei volte maggiore di quello spedito in Egitto, alla China, alle Indie ed al Giappone messo insieme. La valigia spedita nel 27 di ciascun mese è invariabilmente la più leggera di tutte, quella spedita nel 12 è di maggior peso, quella che salpa nel 14 è ancora più di quest'ultima pesante.

Devo alla gentilezza di sir Cusak Roney il rapporto ufficiale che riassume il numero delle casse spedite in Oriente, tanto per la *via* di Marsiglia, che per quella di Southampton nei mesi di gennaio, febbraio e marzo di quest'anno, come pure quello delle casse spedite dall'Oriente in Inghilterra.

Le seguenti tabelle riassumono quindi i dati più recenti di quest'importante servizio postale.

Numero delle casse della valigia d'Oriente spedite da Londra e di quelle inviate dall'Oriente e ricevute a Londra nei primi tre mesi del 1867.

Via Southampton.

Data della partenza dall'Inghilterra		India, China e Mediterraneo	Australia	Data dell'arrivo in Inghilterra		India, China e Mediterraneo	Australia
Genn.	4	213	—	Genn.	10	23	—
»	12	169	—	»	18	30	475
»	20	233	709	»	26	20	—
»	26	80	—	Febb.	2	27	—
Febb.	4	248	—	»	11	24	—
»	12	92	—	»	16	31	448
»	20	232	762	»	24	24	—
»	27	80	—	Marzo	8	27	—
Marzo	4	199	—	»	13	25	—
»	12	97	—	»	21	35	463
»	20	184	800	»	20	23	—
»	27	56	—	—		—	—

Via Marsiglia.

Data della partenza dall'Inghilterra		India, China e Mediterraneo	Australia	Data dell'arrivo in Inghilterra		India, China e Mediterraneo	Australia
Genn.	3	125		Genn.	3	38	
»	10	122		»	11	80	
»	18	114		»	18	22	
»	26	374		»	26	25	
Febb.	4	114		Febb.	4	45	
»	11	168		»	11	81	
»	18	99		»	18	41	
»	26	340		»	26	50	
Marzo	4	98		Marzo	4	34	
»	11	161		»	11	81	
»	18	96		»	18	51	
»	26	323		»	26	22	

Nei rapporti officiali del servizio postale *via* Marsiglia, il numero delle casse spedite in Australia non è separato da quello che sono destinate per le isole del Mediterraneo, per l'India e per la China: ma facendo un calcolo, approssimativo si può stabilire che per questa via sono spedite in Australia circa 240 casse per ogni viaggio e che ne arrivano in Inghilterra circa 40.

Questo però è certo che nel corso dei tre primi mesi del 1867 non meno di 6288 casse furono spedite dall'Inghilterra in Oriente, il che dà un numero di 25,152 casse all'anno, e che 1,675 casse furono ricevute dall'Oriente, il che dà un numero di 8,980 all'anno. Il totale quindi del numero di casse spedite dall'Inghilterra e ricevute dall'Oriente nel corso di tre mesi fu di 8,533, il che dà un numero di 34,134 casse all'anno. Calcolando che ciascuna cassa pesi 30 chilogrammi, peso molte volte inferiore dell'accertato, ne conseguita che il peso lordo della valigia d'Oriente è annualmente di 1,024,000 chilogrammi. Calcolando poi in base alle regole di misurazione assentite per il carico delle merci a bordo delle navi, il peso sarebbe di circa 2,300,000 chilogrammi.

Mi perdonerete se trattando un argomento del quale mi sono con diligenza occupato seguendolo nel suo graduale sviluppo, non ho, come forse avrei dovuto, messa prima la briglia allo scrivere e sono entrato in particolari che ai più potranno sembrare soverchi. Ma essendomi proposto di far risortire l'importanza magna di questa grande comunicazione postale che, volendolo il Governo italiano, dovrà in un giorno non lontano attraversare l'Italia, ho stimato mio debito di esporre ordinata l'eloquente logica delle cifre. Esaurita così questa prima parte del mio lavoro, consentite, egregio commendatore, che venga analizzando l'altra la quale risguarda più da vicino gli interessi italiani.

Due importantissime questioni dovrebbero, per mio avviso, preoccupare l'attenzione del Governo italiano in ordine a questa della valigia d'Oriente. La prima è il più che probabile e prossimo successo della via ferrata che a mezzo del sistema Fell deve attraversare il Monte Cenisio. La seconda la disdetta data dal Governo inglese al contratto che alla Compagnia dei battelli a vapore Peninsulare e Orientale lo legava; contratto che deve terminare col 31 gennaio del 1868, e l'annunzio pubblicato dal Gran Mastro delle Poste d'Inghilterra col quale invita gli aspiranti a quel servizio a presentare le loro offerte onde il servizio stesso abbiano i nuovi assuntori ad incominciare il 1° di febbraio dell'anno venturo. Questo annunzio, se ben rammentate, contiene una nuova clausula ed è questa che oltre ai due servizii già esistenti *via* Southampton e *via* Marsiglia, il Governo del Regno unito intende stabilirne un terzo addizionale fra Brindisi ed Alessandria.

In quanto alla strada ferrata del Monte Cenisio i rapporti delle Commissioni incaricate nel 1865 dai vari Governi d'Europa di assistere ai primi esperimenti del sistema Fell sono talmente favorevoli che possiamo attendere con tutta sicurtà l'imminente aprirsi di quella linea e il pieno successo di quel sistema. Non solamente vedremo così praticamente sciolto fra breve uno dei più ardui problemi, quello cioè di ferrovie che superano gli ostacoli frapposti da luoghi erti e montani, ma ancora vedremo per virtù di questo sistema la valigia delle Indie prender la via d'Italia.

I due Governi che sono più d'ogni altro interessati nel successo del sistema Fell sono indubbiamente quello d'Inghilterra e il nostro; il primo perchè a mezzo di quella via ferrata il trasporto della valigia celere, o diretta, a dire del signor Tylor capitano del genio inglese e commissario espressamente inviato dal Governo britannico per istudiare questa questione, sarà fra Londra ed Alessandria d'Egitto effettuato col risparmio di 39 ore. Il secondo perchè per virtù di questa via ferrata una delle nostre linee le più importanti, quella delle meridionali, non ancora bastantemente sviluppata — nè l'ignorate voi che sapete quanto si paghi annualmente di garanzia chilometrica — da passiva che è oggi diverrà attiva non solamente per il mero trasporto della valigia d'Oriente, ma per il grandissimo numero di viaggiatori che naturalmente daranno la preferenza alla via di Brindisi per recarsi in Egitto, alle Indie, in China, nel Giappone ed in Australia, nonchè pel trasporto di merci che devono farsi viaggiare a grande velocità e più ancora pel trasporto del numerario.

L'annunzio pubblicato dal Governo inglese toglie ogni dubbiezza ch'esso intenda inviare la valigia celere — vale a dire quella che oggi è trasmessa in Oriente *via* Marsiglia — per Brindisi appena che abbia presi gli accordi necessari col nostro Governo e colla Compagnia delle vie ferrate meridionali. Egli è ciononondimeno a temere che la Direzione generale delle poste di Francia, indubbiamente pressata dalla Compagnia della strada ferrata di Parigi, Lione e Mediterraneo, opporrà la maggior possibile resistenza onde la valigia d'Oriente non abbia ad attraversare l'Italia.

Ed infatti avuto appena sentore di questi intendimenti del Governo inglese, la Direzione delle poste francesi si affrettò a dichiarare che non solamente non porrebbe ostacoli al celere passaggio della valigia d'Oriente ma ne faciliterebbe il transito con tutti i mezzi dei quali può disporre.

Senza perder tempo il marchese di Moustier, ministro degli affari esteri di Francia, indirizzava nello scorso dicembre al conte di Cowley, ambasciatore inglese a Parigi, un pressante dispaccio al quale era annesso un *memorandum* della Direzione generale delle poste francesi, che a quella quistione si riferiva.

Con quel *memorandum* si è voluto provare che sostituendo la via di Brindisi a quella di Marsiglia si risparmierebbero solamente 10 ore per le valigie spedite dall'Inghilterra e che non si avrebbe il ben che menomo risparmio di tempo per le valigie che dall'Egitto sono dirette in Inghilterra. In quel *memorandum* però sono a notarsi alcuni errori di fatto, il più madornale dei quali è quello che si fonda sull'assunto che

la linea delle meridionali italiane non corre sicura che sino ad Ancona. Di buona fede o no che sia questo inqualificabile errore, confuta esso tutto il ragionare della Direzione generale delle poste di Francia, avvegnachè nessuno ignori che le meridionali esercitano con piena sicurezza 559 chilometri al di là di Ancona, e che i loro treni toccano Brindisi città più vicina ad Alessandria di Egitto, che non lo sia Marsiglia.

Ho poi ragione per credere che inviando quel dispaccio, il ministro francese dichiarasse a lord Cowley che la Direzione generale delle poste imperiali era disposta a ridurre di una metà la tariffa postale per le lettere che dall'Inghilterra sono spedite alle Indie, China, Australia, ecc., quando la valigia d'Oriente seguitasse a battere la via di Marsiglia invece della nuova progettata di Brindisi.

Per queste ragioni sono convinto dell'assoluta necessità che voi abbiate, e prontamente, a occuparvi di questa importantissima questione. E ciò è tanto più necessario in quanto che le autorità postali inglesi hanno per principio che val meglio seguire una via già appianata, sebbene non assolutamente la più diretta, di quello che perder il tempo in negoziati per assicurarsene una più breve. Obbedendo a questo principio quelle autorità potrebbero, se non gli si apre facile l'adito a pratici negoziati, accogliere le offerte francesi, e forse le avrebbero già accettate se l'opinione della *City* non le spingesse a tentare presti accordi per assicurarsi la *via* di Brindisi. Mi giova qui notare che le valigie di Oriente fanno subire al governo inglese un'ànnua perdita di 1,000,000 di franchi.

Questo dissi in ordine alla questione di sostituire la linea di Brindisi a quella di Marsiglia.

Permettetemi che abbia ora a svolgere la quistione ch'io stimo essere per l'Italia e per la Gran Bretagna importantissima, e mi stimerò invero fortunato se quanto sto per accennarvi sarà giudicato meritare la vostra sollecita attenzione. Mi affretto a dirlo, è questa un'opinione che con me condivide un uomo di grandissima esperienza in siffetta materia, sir Cusak Roney, opinione che s'ebbe pure l'approvazione del signor Fell e del capitano Tylor. Quest'opinione sir Cusak Roney svolgerà fra breve più ampiamente in un opuscolo che intende pubblicare in Inghilterra.

Onde il concetto apparisca in tutta la sua chiarezza sarà necessario che per me si entri in alcuni particolari che l'importanza del soggetto varrà, sperò, a scusare.

L'Inghilterra ha due tariffe postali, per i giornali e gli stampati, e per le lettere che sono spedite a mezzo della valigia d'Oriente. Per le trasmissioni che seguono la via di Marsiglia il prezzo d'impostazione per una lettera del peso di mezz'oncia o di 15 grammi è di 100 centesimi — per ciascun giornale 80 cent. — per i libri che pesano 4 oncie o 120 grammi 60 cent.

La tariffa per la via di Southampton è di 60 centesimi per lettera del peso di mezz'oncia o di 15 grammi; è di 20 centesimi per ogni giornale, di 40 per ogni libro del peso di 4 oncie o 120 grammi. Ne conseguita quindi che il più gran numero di giornali e le lettere di soverchio pesanti sono trasmesse per la via di Southampton.

All'epoca in cui fu organizzato il primo servizio postale della valigia delle Indie non essendo compiuta la rete ferroviaria di Francia quasi nessuna differenza esisteva nel tempo impiegato a trasportare la corrispondenza sia scegliendo la via di Marsiglia o quella di Southampton. Ma coll'andar del tempo compiuta la comunicazione ferroviaria fra Calais e Marsiglia il tempo, scegliendo questa via, naturalmente diminuiva, ed il viaggio fra Londra e Marsiglia che nel 1840 si operava in 120 ore o cinque giorni, è ora dalla valigia delle Indie compiuto in 34 ore.

La velocità dei vapori, che salpano da Southampton per Alessandria è, a norma del contratto, di 10 nodi per ora escluso naturalmente la perdita di tempo per le fermate a Malta e Gibilterra.

Quindi è che il tempo impiegato nel passaggio da Southampton ad Alessandria è di 14 giorni, e siccome i battelli a vapore arrivano in quest'ultimo porto almeno un giorno prima dei vapori *via* Marsiglia, il viaggio non viene compiuto che in 15 giorni. Siccome poi la valigia spedita per la via di Marsiglia non impiega che 8 giorni, ne segue che per trasportare le due valigie, quella *via* Southampton e quella *via* Marsiglia, sullo stesso vapore da Suez, occorre un intervallo, fra il tempo d'impostazione di una lettera diretta alla stessa destinazione in Oriente, il quale varia dai 6 giorni 1/2 ai 7 1/2. Lo stesso precisamente avviene per le lettere che dall'Oriente sono spedite in Inghilterra. Mi valga un esempio. Se chi spedisce una lettera da Londra desidera mandarla per la via di Southampton a cagione del mercato comparativamente migliore, ond'essa arrivi a Bombay nel medesimo tempo che arriva una lettera spedita per la via di Marsiglia colla valigia della sera del 10 del mese, deve affidarla alla valigia che parte la mattina di ogni terzo giorno del mese. Se uno imposta una lettera a Bombay per l'Inghilterra *via* Southampton, egli deve attendersi a che il suo corrispondente la riceva 7 giorni più tardi di quello che se l'avesse spedita per la via di Marsiglia. Siccome il tempo ordinario che impiega una lettera da Londra a Bombay *via* Marsiglia è di 21 giorni, la lettera spedita per l'altra via impiega un terzo di più del tempo. La differenza di tempo comparativa non è tanto grande per Calcutta ed altri luoghi più lontani che non lo sia per Bombay, ma la differenza assoluta è la stessa in ogni caso, una dilazione di sei giorni e mezzo ne è il minimo, sette giorni e mezzo il massimo.

Ove la via di Brindisi fosse sostituita a quella di Marsiglia l'intervallo fra la spedizione della valigia *via* Brindisi e *via* Southampton pel fatto del risparmio di 39 ore, non sarà mai minore di un minimo di 8 giorni, nè maggiore di un massimo di 9. Ne deriverà quindi la naturale conseguenza che dovransi dare le disposizioni onde siano spediti per la via di Brindisi tanto la più gran parte della valigia pesante, vale a dire la più gran parte di quella di Southampton, quanto la celere che ora prende la via di Marsiglia.

Ciò potrà solo avvenire però quando i governi dei paesi interessati s'accontenteranno di una tassa di transito minore di quella ora stabilita per le corrispondenze trasmesse a mezzo postale.

Fino a che la via ferrata del Cenisio sia la sola linea aperta verso l'estremità occidentale delle Alpi la Francia potrà forse ricusare siffatta diminuzione della tariffa di transito. Non sarà allora lasciata altra alternativa che quella di continuare il servizio della valigia pesante per la via di Southampton sino a che compiuta la linea del Sempione per l'Ossola tanto l'Inghilterra che l'Italia verranno ad essere a questo riguardo indipendenti dalla Francia. E la ragione è chiara; avvegnachè esisteranno allora due strade fra l'Inghilterra e l'Italia, quella via Sempione, per Parigi, Dijon, Pontarlier e Losanna, indubbiamente la più breve; e quella per Ostenda, il Belgio, la Germania Renana e la Svizzera.

La distanza da Londra a Brindisi, via Parigi, Dijon, ecc., è di 2395 chilometri, per la via di Ostenda-Belgio e la Germania Renana di 2750 chilometri. Come ho già osservato le valigie celeri impiegano ora per la via di Marsiglia, da Londra ad Alessandria d'Egitto 193 ore, o 8 giorni e un'ora.

Stando ai calcoli fatti dal capitano Tylor le valigie celeri possono spedirsi da Londra a Brindisi *via* Cenisio in 69 ore; vale a dire una lettera impostata a Londra nella sera dell'11 del mese, arriverebbe a Brindisi alle 5 30 pomeridiane della sera del 14. Calcolando due ore di perdita per trasportare il contenuto della valigia a bordo del vapore, questo potrebbe salpare alle 7 30 pomeridiane e prendendo la velocità di 10 nodi all'ora, arriverebbe ad Alessandria in 83 ore, vale a dire alle 6 30 antimeridiane del 18. Se fosse aperta la linea del Sempione le valigie impiegherebbero per arrivare a Brindisi 3 ore di meno, vale a dire vi arriverebbero a 8 30 antimeridiane, il perchè la distanza totale si potrebbe compiere in 151 ore, o in 6 giorni e 7 ore, risparmiando così 42 ore in confronto della via di Marsiglia.

Se il Governo francese volesse assumersi di trasportare attraverso la Francia le valigie pesanti a mezzo di *treni ordinari*, esse sarebbero trasmesse da Londra ad Alessandria in 7 giorni e 19 ore, vale a dire in 6 ore di meno di quello non impiegano oggi quelle che percorrono la *via* di Marsiglia; con altre parole le valigie pesanti non abbisognerebbero di partire da Londra che sole 36 ore prima della partenza delle celeri.

Ma se si determinasse di adottare la *via* di Ostenda, Belgio e Germania Renana, sarà allora necessario di spedire le valigie pesanti 24 ore prima di quello che se avessero ad essere spedite attraverso della Francia. Cionondimeno quest'anticipare di 24 ore sarebbe ancora di soli due giorni e mezzo sul tempo di partenza delle valigie celeri invece di 8 o 9 giorni, il che sarebbe se si continuasse a mandare le valigie pesanti per la via di Southampton.

Il viaggio delle valigie pesanti a mezzo di treni ordinari *via* Ostenda, ecc., sarebbe il seguente. Partite da Londra la mattina del 9 di un mese esse giungerebbero a Basilea nella sera del 10. Non esistono ora treni postali notturni sulle linee ferrate della Svizzera ma saran questi stabiliti prima che la ferrata del Sempione venga aperta.

Le valigie d'Oriente arriverebbero allora a Losanna nelle prime ore del mattino dell'11. La distanza da Losanna a Milano è di 351 chilom., 77 dei quali costituirebbero la parte montana. Calcolando che s'abbiano ad impiegare 5 ore per questo passaggio e 9 per percorrere gli altri 234, il treno arriverebbe a Milano 2 ore prima della partenza di quello delle 9 10 diretto verso il sud d'Italia. Partendo da Bologna alle 8 40 del mattino del 12 le valigie arriverebbero *al più tardi* a Brindisi a mezzogiorno del 13. Di tal maniera il viaggio da Londra a Brindisi verrebbe compito in 101 ore, o quattro giorni e 5 ore, e le valigie pesanti giungerebbero in quel porto italiano 29 ore prima delle valigie celeri spedite da Londra nella sera dell'11.

Onde possiate avere sott'occhio le distanze ed il tempo impiegato o da essere impiegato nelle diverse rotte da Londra ad Alessandria, ho stimato bene ordinarle nella seguente tavola:

VIA	Terra	Acqua	Totale	Tempo	
	Chilometri			*Giorni*	*Ore*
Southampton	130	5588	5718	15	0
Marsiglia	1416	2835	4251	8	1
Brindisi (via Cenisio)	»	»	»	»	»
Valigie celeri	2470	1629	4099	6	7
Valigie pesanti (via Francia)	»	»	»	7	19
Valigie pesanti (via Belgio)	2833	»	4462	8	19

Esso è un principio assentito dalle autorità postali quello di preferire la via di terra a quella di mare per la trasmissione delle valigie ed a più forte ragione quando il viaggio di terra può effettuarsi a mezzo di vie ferrate.

Due motivi giustificano questa preferenza; la prima deriva dalla maggior certezza e sicurezza che offre il viaggio di terra su quello di mare, la seconda risiede in ciò che le valigie trasmesse a mezzo delle ferrate percorrono la via ad una velocità non mai minore del doppio e frequentemente tre volte più grande di quella del più veloce dei battelli a vapore.

Posta così la quistione, dalla tavola che ho data si vedrà facilmente il vantaggio che la via di Brindisi ad Alessandria ha sopra qualunque altra. La strada diretta non è solamente di 152 chil. più breve che quella *via* Marsiglia ma il tratto di mare di quest'ultima è di 2835, chil. mentre quella di Brindisi non è che di 1629, il che stabilisce una differenza in favore di Brindisi di 1206 chil.

Nè qui è tutto, giacchè è ben vero che la via di Marsiglia ha un vantaggio di brevità di 211 chil. sopra quella del Belgio, ma la traversata di mare è sempre in vantaggio di quest'ultima dei suddetti 1206 chilometri.

Se si paragonano le due strade *via* Southampton e *via* Brindisi la differenza sarà sempre notevole, avvegnachè il viaggio che per la via di Brindisi si compie in 6 giorni e 7 ore non si può compiere per l'altra che impiegando due volte e mezzo più di tempo.

Sono quindi d'opinione che tutti gli sforzi del Governo italiano debbano tendere allo scopo di assicurare il passaggio per Brindisi non solamente delle celeri ma anche della valigie pesanti di Oriente. Supponendo anche che ad ottenere questo scopo avessimo da fare l'apparente sagrifizio di trasportare quelle valigie sulle nostre ferrovie al prezzo di tariffa delle merci sarebbe ancora grandissimo il vantaggio che da quello deriverebbe al nostro paese.

Non solamente assicureremmo a molte delle nostre provincie ed in ispecie alle napoletane delle coste adriatiche un grandissimo e continuo passaggio di viaggiatori facoltosi, un passaggio tanto importante che sarebbe soda e costante fonte di ingente guadagno, ma — e questa è, per mio avviso, questione vitale per l'Italia — ma Brindisi diverrebbe il gran porto europeo per tutto il traffico postale e di viaggiatori delle contrade orientali. Io non esagero, e pienamente m'associo all'opinione, tante volte espressa dall'onorevole mio collega generale Bixio, che nell'attuazione di questo concetto — che in gran parte dipende dal Gabinetto del quale voi, egregio commendatore, fate parte — nell'attuazione di questo concetto, dico, è riposto uno dei più vitali interessi finanziarii e politici del nostro paese.

Compiacetevi considerare per un momento il meraviglioso sviluppo nella ricchezza acquistato da Marsiglia nel giro degli ultimi 20 anni. Approfondendone bene le cause voi troverete che esso è in gran parte dovuto al fatto che quella città è divenuta il porto dal quale partono giornalmente e giornalmente approdano i vapori che giungono da tutte le spiaggie del Mediterraneo. Per la stessa ragione Brindisi potrebbe indubbiamente essere chiamato ai medesimi destini divenendo un gigantesco centro di un importantissimo traffico. Le stesse cause producono i medesimi effetti: ond'è che io sono convinto che se il Governo italiano saprà assicurarsi il passaggio delle due valigie delle Indie fra Londra e Brindisi e facilitarne il trasporto di tal maniera che i viaggiatori siano attratti a percorrere questa via, noi vedremmo, ed in breve giro di tempo, un gran battello a vapore partire giornalmente da Brindisi per Alessandria d'Egitto, ed un altro giornalmente approdarvi.

Questa non è certamente, a mio credere, esagerata nè audace opinione quando si rammenti che al dì d'oggi non vi sono meno di 18 comunicazioni mensili di prima classe fra Alessandria d'Egitto e l'Europa. Queste comunicazioni sono le seguenti:

Quattro da Southampton; sei da Marsiglia a mezzo della Compagnia di navigazione Peninsulare Orientale; due a mezzo delle Messagerie Imperiali; due da Trieste a mezzo della Compagnia austriaca del Lloyd sovvenuta da quel Governo, e quattro da Brindisi della Compagnia Palmer ugualmente sovvenzionata dal nostro Governo. A queste comunicazioni devonsi aggiungere altre due di Compagnie di battelli a vapore di seconda classe che fanno mensilmente il servizio da Liverpool ad Alessandria. La prima è la Compagnia dei battelli a vapore del Bengala, la seconda, i di cui vapori salpano mensilmente da Marsiglia, è una filiale delle Messaggerie Imperiali.

Permettetemi ch'abbia a qui fare un'osservazione, la quale sebbene non risguardi il nostro paese, ciononondimeno s'attaglia al concetto generale che in questa lettera ho tentato di svolgere.

Nel leggere l'annunzio pubblicato dal Governo inglese per l'appalto del servizio della valigia delle Indie fui dolente di scorgere che l'attuale velocità di 10 nodi all'ora fu nel nuovo capitolato mantenuta. Questa velocità rispondeva indubbiamente allo stato dell'arte nautica a vapore di 20 anni fa. Ma ora quest'arte ha fatti tali progressi da non dover, io credo, accontentare l'amministrazione postale dell'Inghilterra. Nè so comprendere perchè non s'abbia ad ottenere sul Mediterraneo e sull'Adriatico una velocità uguale a quella che negli ultimi 5 o 6 anni ottenero i battelli a vapore che attraversano l'Atlantico.

Quei vapori corrono oggi la più gran parte del viaggio da Nuova York a Liverpool ad una velocità di 15 nodi all'ora; ma se fra Brindisi ed Alessandria s'avessero a stabilire vapori i quali percorressero più dei soli 12 all'ora il tempo impiegato in quella traversata, da 83 ore verrebbe ad essere di sole 71 diminuendo così il tempo da Londra ad Alessandria di 139, vale a dire di 5 giorni e 10 ore. Ad ogni modo però questo è certo che sarebbe molto più facile aumentare la velocità dei vapori che avrebbero solamente da percorrere una distanza uguale a quella che esiste fra Brindisi ed Alessandria che di quelli i quali corrono da Marsiglia ad Alessandria, ed a più forte ragione di quelli che fanno il viaggio da Southampton alla sopradetta città dell'Oriente.

Effettuato il passaggio ferroviario dell'Alpi, Brindisi è, per mio sentimento, destinato a diventare anche il porto per le comunicazioni postali e di viaggiatori dell'Inghilterra e dell'Europa Occidentale colla Grecia, Isole Jonie, Turchia e Mar Nero. Il commercio della Gran Bretagna con quelle contrade, voi non l'ignorate, ha negli ultimi anni assunte proporzioni che vorrei quasi dire gigantesche. Ma io m'accorgo d'aver varcato il limite che m'era proposto di toccare. Voi, ne son certo, me lo perdonerete pensando e all'importanza del soggetto ed allo scopo che mi sono prefisso.

Credetemi con ossequio,

Firenze, 21 giugno 1867.

Vostro devotissimo
CARLO ARRIVABENE.

FRANCESCO BARBERIS, *gerente*.

FIRENZE — Tipografia EREDI BOTTA via del Castellaccio, 20.